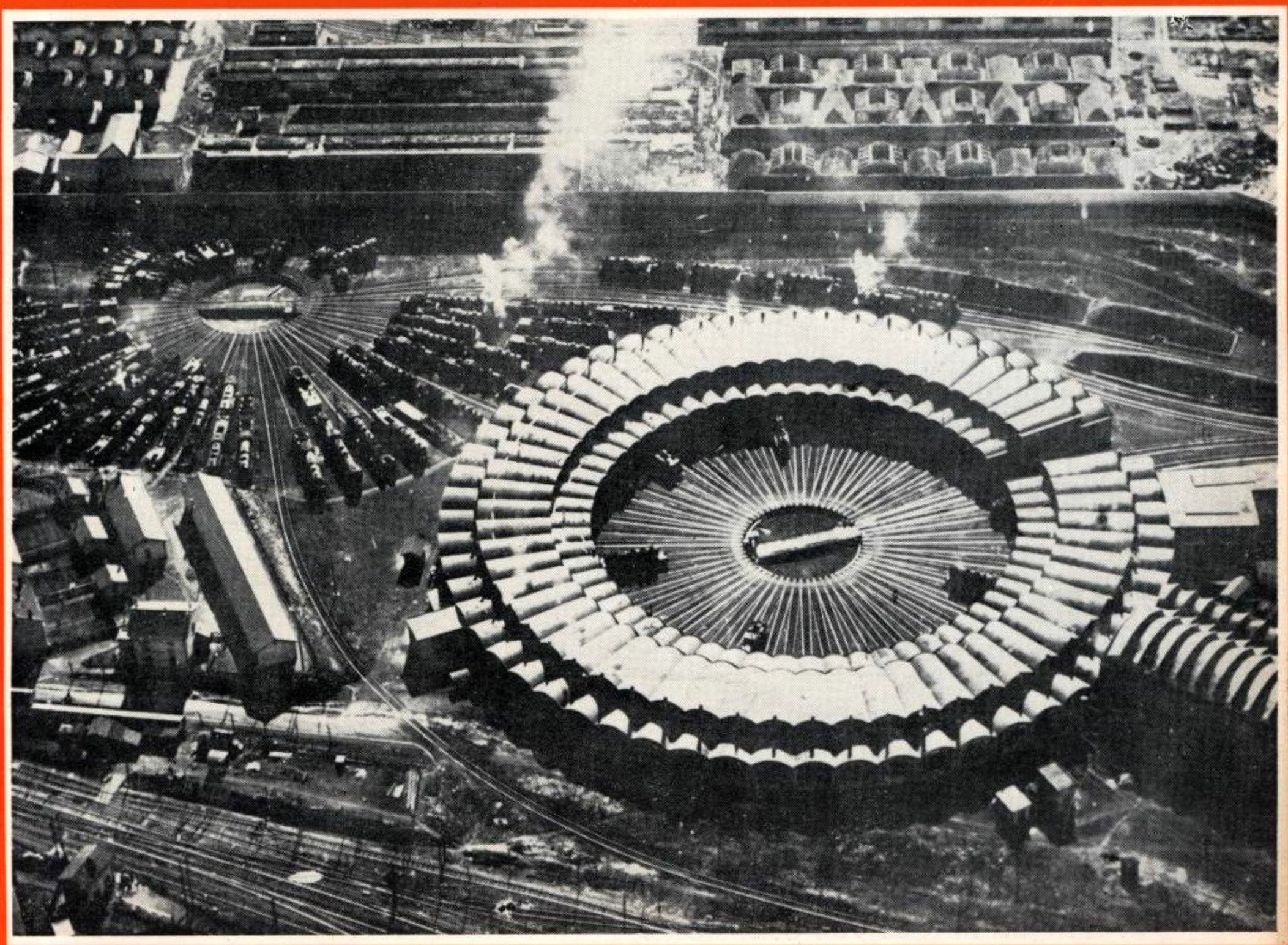
Loco revue

Juillet-Août '70

N° 308

voir sommaire page 329

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



Spécial vacances

Pour le CF de la Lozère
Le dépôt vapeur, ses installations
CF touristiques en France
Électrification du réseau
Sondage Loco-Revue 1970

FRANCE 5,00 F
ÉTRANGER 5,50 F

Loco-Revue N° 308 - Juillet-Août 1970 - 33e année

Loco-revue

LA PREMIERE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

N° 308
Juillet-Août '70
33e année

Spécial vacances

N'oubliez pas le grand jeu concours Loco-Revue 1970

(voir page 335)

Gagnez un parcours sur un train drapeau S N C F !

SOMMAIRE

	Page
Pour le chemin de fer de la Lozère	330
Radiocommande d'une 020 LGB	333
Le réseau HO du RMC aux floralies de Caen	336
Chemins de fer touristiques et lignes musées en France	341
Le dépôt vapeur, ses installations, pour un meilleur réalisme de votre réseau	345
Plan du mois : dépôt de Nancy Heillecourt	348
Catalogue des modèles réduits ferroviaires français HO : VB (suite)	349
Schémas électriques complets d'un réseau (suite)	357
La commande automatique du pont tournant Arnold-Rapido	359
Le chariot transbordeur Herkat en N	361
Sondage Loco-Revue 1970	363
Model shopping : la rame prussienne Rowa	368

Dans notre prochain numéro :
(Sommaire provisoire)

Une foule en délire pour le centenaire de la ligne d'Annonay. — Le réseau des Amis du rail d'Annonay. — Le dépôt vapeur, ses installations (suite). — Electrification du réseau (suite). — Statuts de la F.F.M.F. — Le décor du réseau modèle : les routes. — Réalisation d'une 030 Bourbonnais PLM.

NOTRE COUVERTURE

Au dépôt de Lyon Mouche, quand la vapeur était reine. Une image du passé...

Cliché Mahaud.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 1,20 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56 AURAY
Tél. : 65 AURAY

R. C. Lorient 66 A 182 - C. C. P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles,

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 45,00 F — Etranger 50,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Pour le chemin de fer touristique de la LOZÈRE

par Jean-Pierre HUBAC

Autorail de Dion Bouton en gare de Florac à l'époque de l'exploitation par les CFD.

Cliché J. Vierne

Comme Loco-Revue **l'a annoncé en son numéro de juin, le Conseil général de la Lozère a décidé la réouverture de l'ancienne ligne des C.F.D. de la Lozère. Bien qu'elle soit très pittoresque, cette ligne est peut-être moins connue que d'autres, à tort croyons-nous ; nous aimerions donc la présenter aux lecteurs de** Loco-Revue **et leur donner ainsi envie de la visiter...**

Nous mettrons l'accent surtout sur la description de la ligne ; nous dirons un mot aussi des méthodes qui doivent être employées pour son exploitation, ainsi que du matériel préservé.

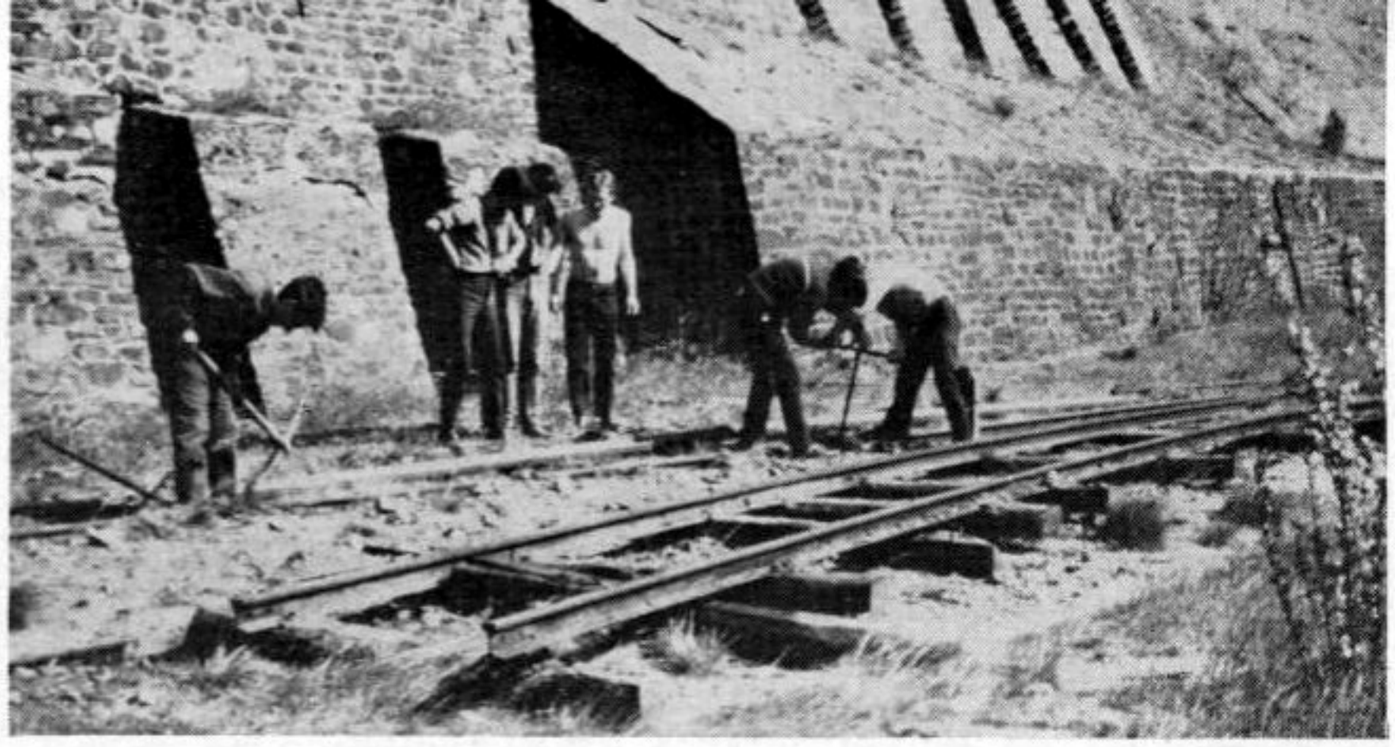
De Florac à Sainte-Cécile-d'Andorge

La ligne de la Lozère, établie à voie de un mètre, relie Sainte-Cécile-d'Andorge, gare de correspondance avec la SNCF, sur la ligne Clermont-Nîmes, à Florac, petite sous-préfecture à l'entrée des gorges du Tarn. Elle comporte sept gares intermédiaires et de très nombreux autres points d'arrêt, qui desservaient de petits hameaux perchés sur la montagne.

Au départ de Florac (où se trouvent le dépôt et les ateliers), la ligne longe la Mimente, fougueux affluent du Tarnon, de très près. La vallée, en effet, est tellement resserrée que l'on peut parler de gorges, bien qu'il s'agisse de schiste, roche peu favorable aux reliefs très tranchés. La voie est, le plus souvent, en à-pic au-dessus du torrent, dont on peut admirer les rapides. On est là en plein cœur des Hautes-Cévennes ; les landes de bruyère qui se teintent à la fin de l'été de tons mauves ou violets, magnifiques au soleil couchant, alternent au-dessus de la ligne avec les forêts du Bougès.

La ligne se hausse peu à peu au-dessus de la rivière pour atteindre le col de Jalcreste (km 22, altitude 790 mètres). Puis, par un tunnel, elle passe dans la vallée Longue, où coule un des Gardons et, tout de suite, le paysage change complètement. On sent approcher le Midi, le Languedoc. La vue s'étend très loin sur les Basses-Cévennes et, à nos pieds, sur la vallée, large, profonde et admirablement boisée.

La ligne, qui doit y descendre, suit un tracé véritablement impressionnant et magnifique ; tantôt se rafraîchissant à travers la forêt, tantôt offrant de splendides panoramas, elle n'hésite pas à faire des acrobaties. Le point le plus curieux du parcours est, sans conteste, la boucle de Saint-Frézal, où la voie décrit d'invraisemblables courbes de 100 mètres de rayon, avec des pentes dépassant 3 %, le tout, naturellement, parsemé de ponts et de tunnels.



La réfection de la voie par une équipe de jeunes fort sympathique.

Où l'on constate avec joie que la destruction des facultés n'est pas la seule distraction de la jeunesse actuelle !

Document AJECTA

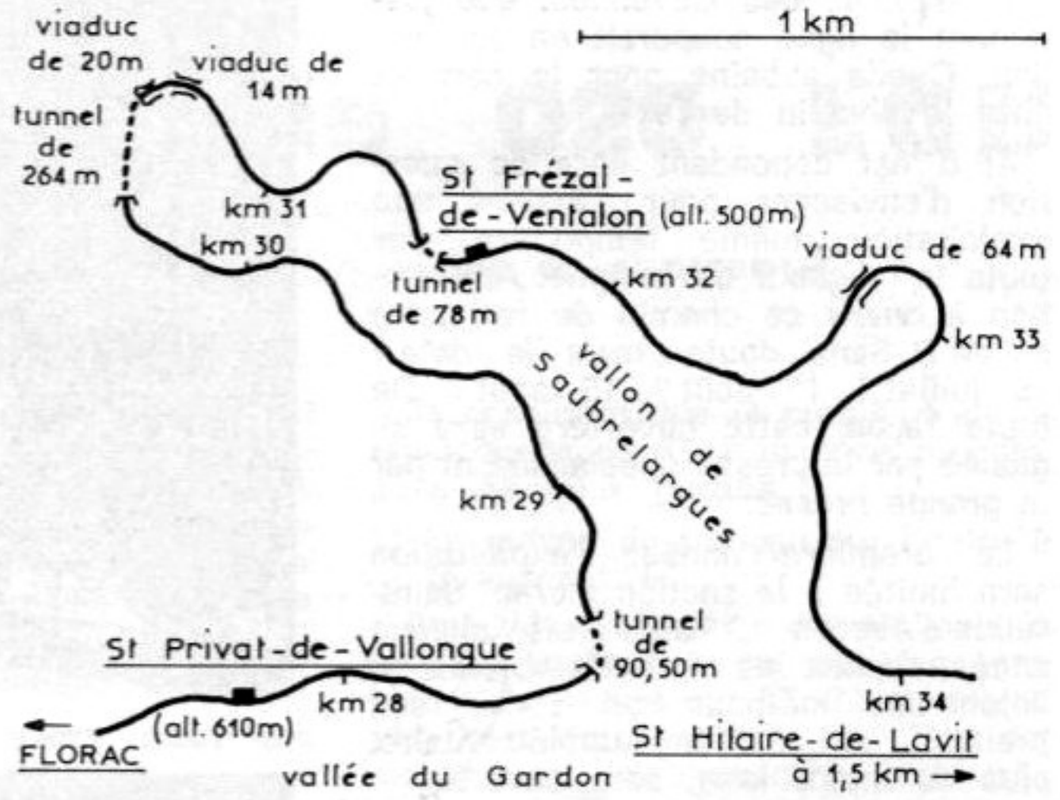
Schéma général de la ligne. Dans un premier temps, l'exploitation sera limitée à la section Florac-St Julien d'Arpaon.

Historique

Inaugurée le 8 août 1909, la ligne fut exploitée par les C.F.D. jusqu'au 1er avril 1968 (voir, pour cette période, l'article de M. B. Rozé dans le numéro 754 de « la Vie du rail »). Sitôt après la fermeture, le délégué régional de la F.A.C.S. intervenait pour essayer de promouvoir une exploitation touristique. Il était relayé dans ses efforts par l'A.J.E.C.T.A. (association de jeunes pour l'exploitation de chemins de fer touristiques et d'attraction). Les négociations, longues et difficiles malgré l'appui de la population locale, n'ont abouti que le 18 mars dernier.

Le Conseil général a alors concédé l'exploitation à une société anonyme constituée à cet effet et dénommée « C.T.L. » (chemin de fer touristique de la Lozère). En pratique, cependant, c'est l'A.J.E.C.T.A. qui assure toutes les besognes et tous les travaux. Cela nous amène à dégager les principales questions qui se posent à nous.

1) Tout est fondé sur le dévouement et l'enthousiasme d'une poignée d'hommes. C'est la seule solution qui soit économiquement possible. Il va sans dire que certains travaux ou certaines fonctions seront assurées par des entreprises ou des employés spécialisés. Cela ne remet pas en cause notre « doctrine » : « l'amateurisme » (amateur ne signifiant pas incompétent ou vandale) et à ce propos, tous ceux qui aimeraient se joindre à nous seront les très bienvenus.



Détail de la fameuse boucle de St Frézal, point le plus tourmenté du parcours.

A Florac, un des deux locotracteurs qui vont être remis en exploitation.

Cliché Le Saulnier

2) Une ligne fermée depuis deux ans demande beaucoup de travail avant d'être remise en service. Bien des choses ont déjà été accomplies pendant l'été 1969 : **débroussaillage,** étayage provisoire (mais solide : il a tenu tout l'hiver) d'un affaissement de voie, petit entretien. Dès Pâques, les travaux ont repris : débroussaillage (suite), déblaiement d'éboulements, curage des fossés, inspection et classement du matériel roulant. Et on continue...

3) On continue avec courage, car on est persuadé que la région peut faire vivre ce chemin de fer : si elle est pauvre, le tourisme y est très important pendant l'été. En effet, les Languedociens viennent chercher un peu de fraîcheur dans la montagne ; bien plus, on y afflue de partout, attiré par les merveilles naturelles : Aven Armand, gorges du Tarn, mont Aigoual. Ajoutez à cela les week-ends de chasse en automne, de ski en hiver, de détente au printemps. Bref, de quoi apporter suffisamment de voyageurs à un chemin de fer touristique.

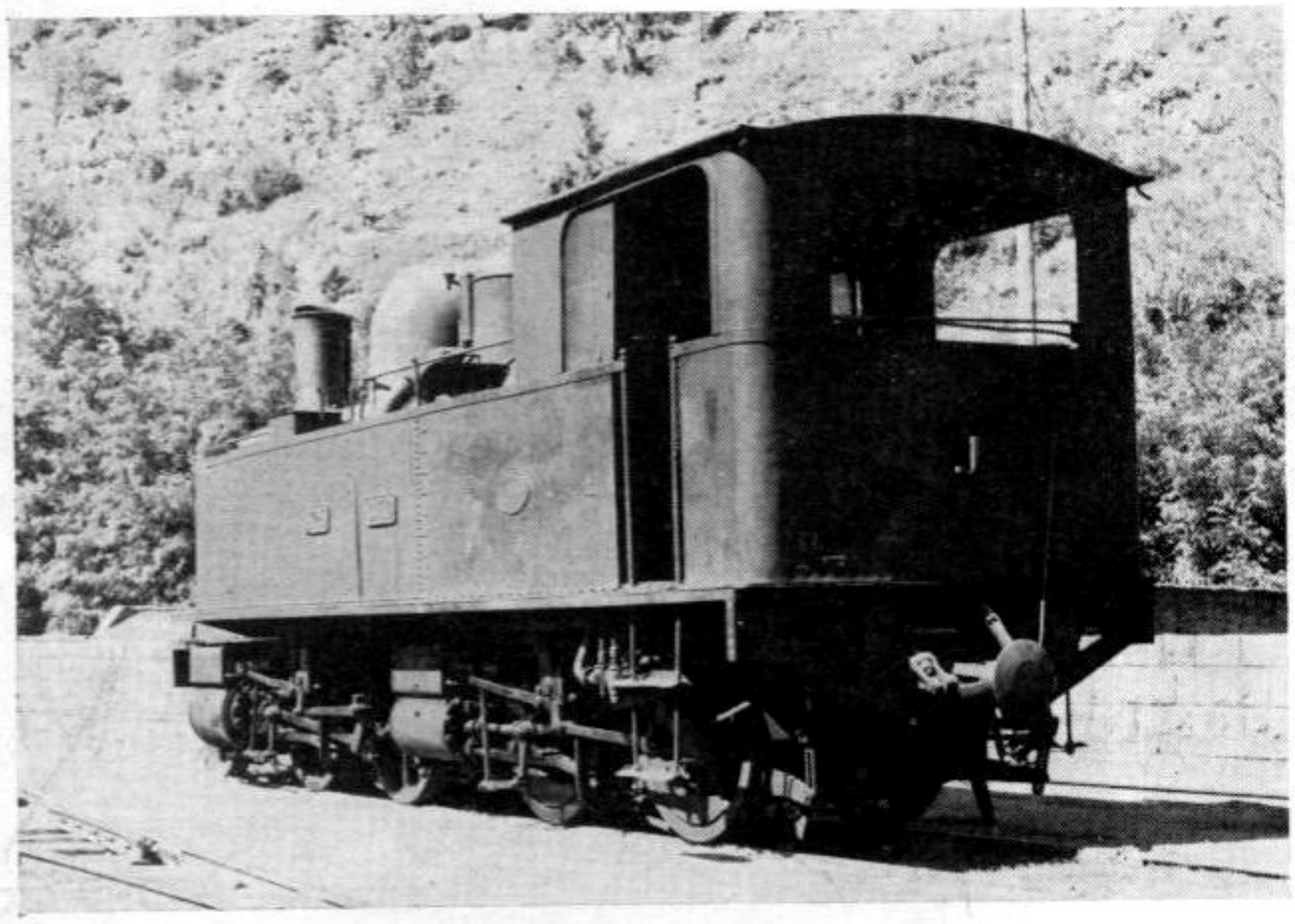
Il y a encore une chance supplémentaire : le projet assez avancé de parc national des Cévennes, que justement la ligne couperait en son milieu. Quelle aubaine pour le parc et pour le chemin de fer !

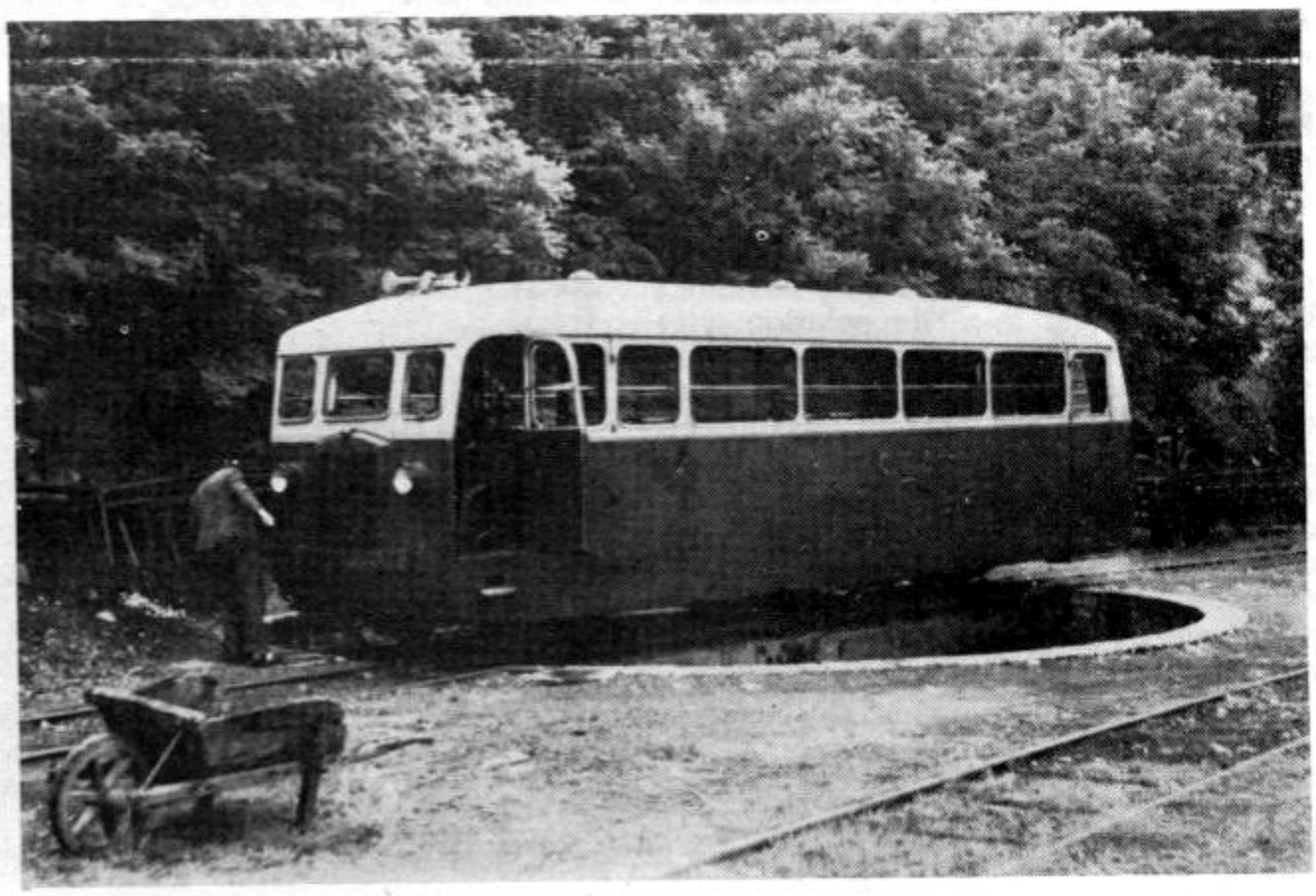
4) Il est cependant hors de question d'envisager pour l'instant une exploitation, même temporaire, sur toute la longueur de la ligne. Arrivera-t-on à ouvrir ce chemin de fer cette année ? Sans doute, mais la date ? 15 juillet ? 1er août ? 15 août ? De toute façon, cette ouverture sera signalée par la presse spécialisée et par la grande presse.

La première année, l'exploitation sera limitée à la section Florac - Saint-Julien-d'Arpaon (8 km). Puis, chaque année, suivant les résultats obtenus et selon une méthode qui a fait ses preuves, un tronçon supplémentaire, plus ou moins long, sera ouvert.

5) Quel sera le matériel employé ? De toute sorte : deux autorails De Dion Bouton et un autorail Billard restés sur la ligne ; un autre autorail, plus vaste, plus puissant et plus confortable, type OC 1, de l'ancien réseau des Côtes-du-Nord. Trois voitures ont été achetées aux C.P. (chemins de fer de Provence), car la vapeur est, bien sûr, au programme : une machine-tramway 031-T est attendue sur le réseau ; peut-être sera-t-elle rejointe par une Mallet 020+020-T venant de Tulle.

Enfin, deux locotracteurs diesel type C assurent les trains de travaux (et





— Mallet 120 + 020 T nº 325.
Cliché Le Saulnier

— La grue du réseau !
— Le 201 sur le pont tournant à Florac.
Clichés J. Bazin

Quand reverrons-nous, comme ici au bon vieux temps, un autorail en gare de Ste Cécile d'Andorge ? (Remarquer la remorque à bagages à un essieu).

Cliché J. Bazin

pourront éventuellement « faire des voyageurs »).

Pour terminer sur une note plus précise, signalons que le premier train, depuis 1968, a circulé le 30 avril : l'autorail Billard (seul engin en état ce jour-là) a remorqué deux wagons plats. Un peu plus tard, un locotracteur a rapatrié des wagons (en particulier le wagon-grue) côté CFD, à Sainte-Cécile, en cisaillant les voies SNCF avant que le croisement SNCF-CFD ne soit enlevé. Tout s'est bien passé, ce qui est d'heureux augure...

Bientôt, on reparlera du chemin de fer touristique de la Lozère !...

•

Pour tous renseignements, s'adresser à :

A.J.E.C.T.A.,
145, av. du Maréchal-Foch,
94 - CRÉTEIL.

Radiocommande d'une 020 LGB

par G. JENNEPIN

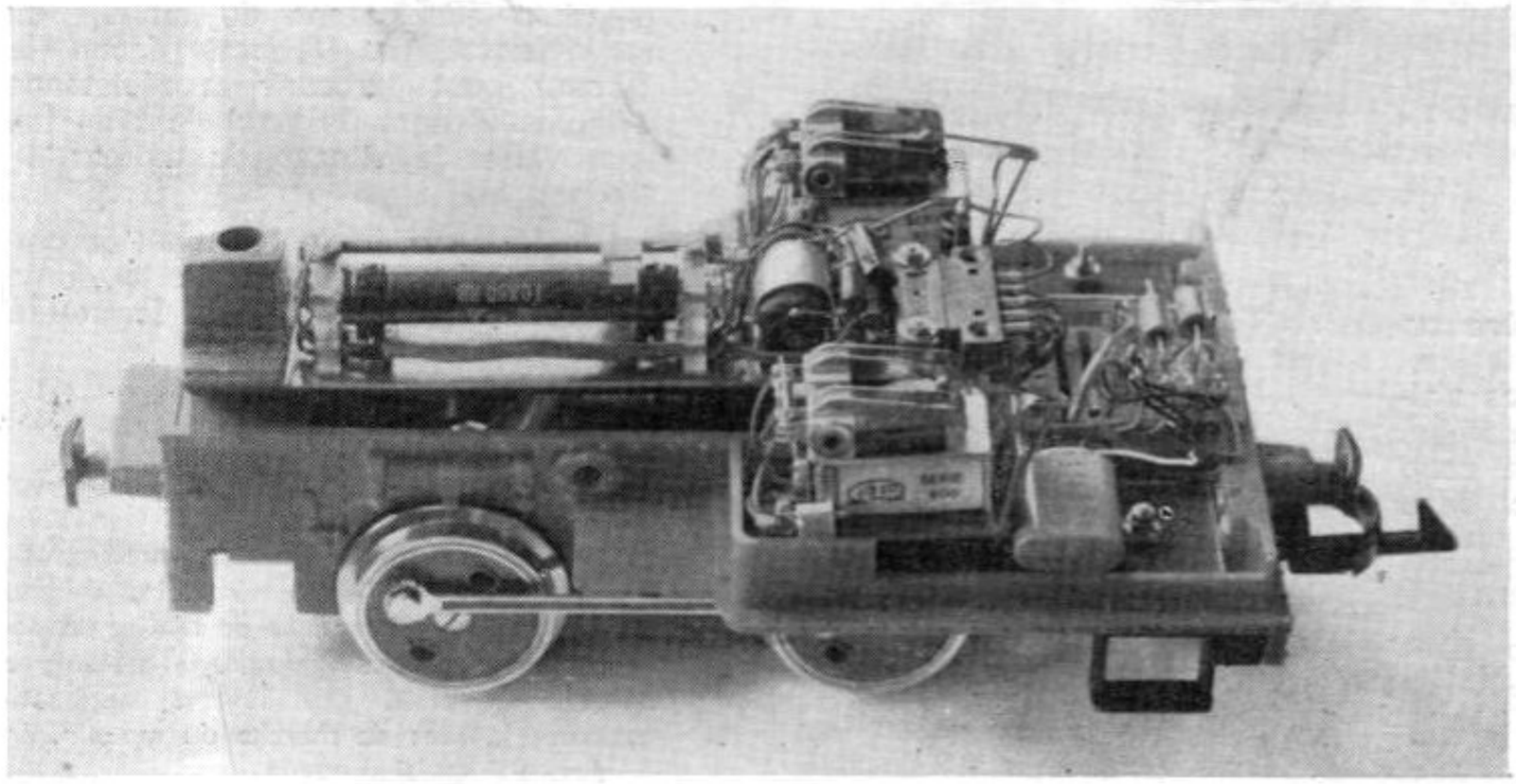
Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre précédent numéro, le gagnant de notre petit concours LGB est M. Jennepin, pour son système de radiocommande d'une 020. Nous pensons que ce moyen de télécommande trouve, en matière de chemins de fer modèles, sa pleine justification sur un réseau extérieur à l'échelle du 1/22. Chaque « mécanicien » peut, en effet, piloter sa machine en toute indépendance et il est possible d'envisager une installation complète avec une signalisation que chaque conducteur devrait respecter à vue. Gare aux distraits qui encourraient des blâmes sévères !

Nous allons donc laisser la parole à notre lauréat, qui saura mieux que nous décrire son montage.

Je considère que le problème de la radiocommande d'une machine se compose de deux parties :

1) Le moyen de transmettre l'ordre à la locomotive.

Bien des systèmes existent, mais le meilleur et le plus sûr est, me semble-t-il, la liaison sur 27, 72 ou même 144 MHz (mégahertz). Le récepteur monté sur la locomotive est très



La carrosserie déposée laisse découvrir le montage particulièrement soignée de M. Jennepin. On remarque la résistance de réglage de la vitesse (à gauche) et les deux relais à enclenchement disposés de part et d'autre du moteur du régulateur de vitesse.

Cliché Jennepin

Le dépôt vapeur, ses installations,

Pour un meilleur réalisme de votre réseau

par J. GILLOT

Cliché
Le Guay

Notre collaborateur, M. Gillot, à qui nous devons de nombreux plans du mois et des articles variés, parmi lesquels nous rappellerons l'étude si intéressante sur les 230 K de l'Est parue dans nos numéros 274 et 275, se propose, sur notre suggestion, de faire mieux connaître à l'amateur, le dépôt et ses installations.

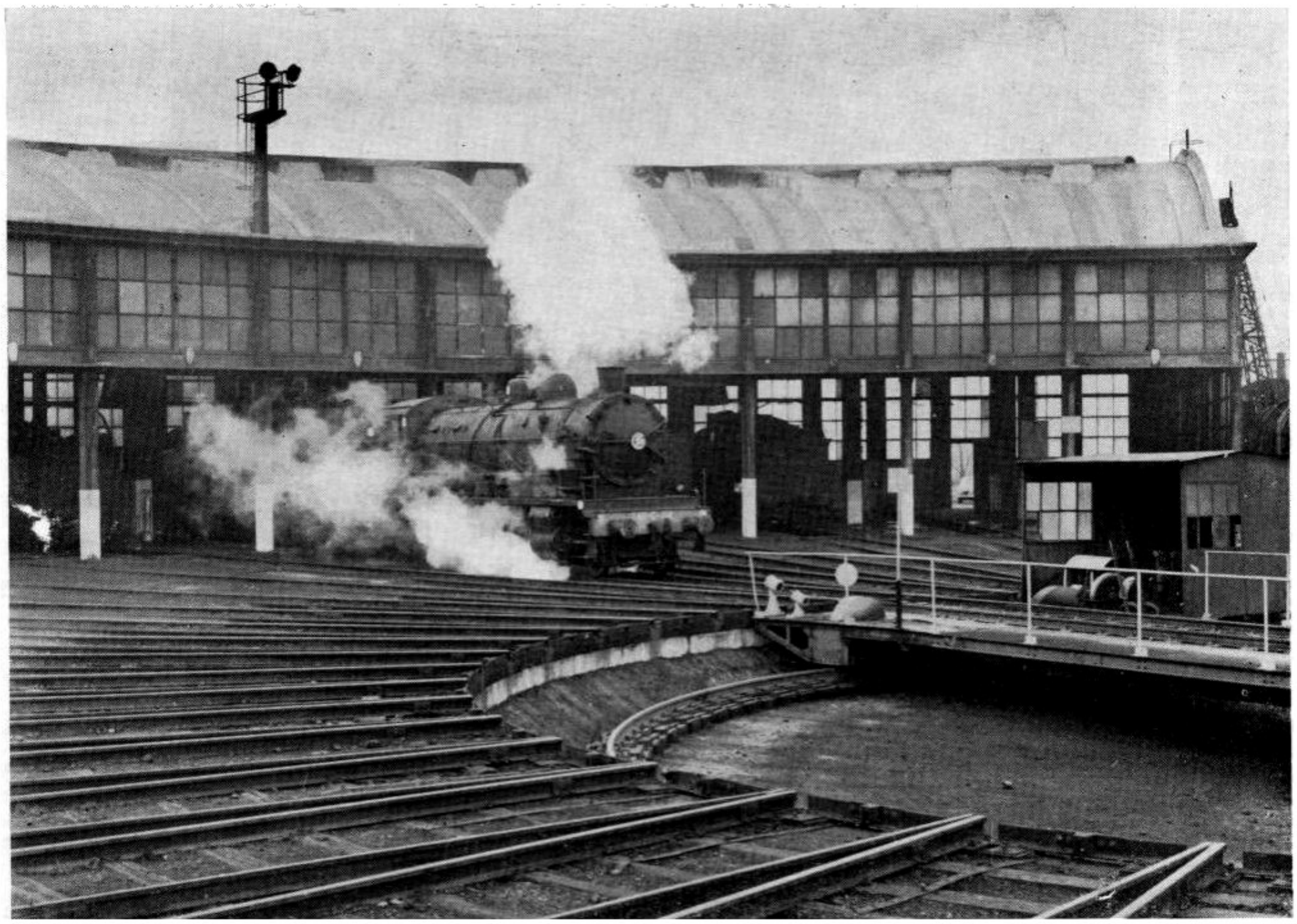
Cette étude, répartie en six chapitres principaux, dévoilera les mille et un secrets du dépôt vapeur qui se limite trop souvent, dans l'esprit du profane, à une rotonde et un pont tournant. La locomotive à vapeur ne sera pas oubliée puisqu'elle constitue, évidemment, la raison d'être du dépôt.

L'ensemble de l'article, qui sera publié dans plusieurs numéros de Loco-Revue, **sera traité suivant le canevas ci-après :**

1. — **Présentation.**
2. — **Description des installations d'un dépôt, reportage par un profane.**
3. — **Description et utilisation d'un dépôt, interview d'un professionnel.**
4. — **Différentes sortes de dépôts, variantes, interview d'un professionnel.**
5. — **Transposition d'un dépôt pour le modéliste.**
6. — **La locomotive à vapeur dans le dépôt, ses organes particuliers.**

La disparition de la traction vapeur en France ne manquera certainement pas d'inciter davantage les amateurs à évoquer sur leur réseau modèle cette installation vitale du chemin de fer que fut le dépôt vapeur jusqu'à aujourd'hui. Or, trop souvent, les installations que nous avons pu examiner, étaient bâties en dépit du bon sens et n'avaient de dépôt que le nom. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé à notre collaborateur, M. Gillot, qui fut lui-même chef de dépôt et pour qui la locomotive à vapeur, comme sa grande maison, n'ont plus de secrets, de rédiger cette série d'articles dont l'équivalent, à notre connaissance, n'a encore jamais été publié.

Plus d'ailleurs qu'une simple initiation aux installations spéciales du dépôt vapeur, ces différents chapitres sont un véritable témoignage : celui d'un homme amoureux de son métier et du chemin de fer, désireux de rendre le lecteur un peu complice de cette grande épopée à peu près terminée que fut la traction vapeur, afin qu'il comprenne qu'avant la contestation, avant cette apologie navrante de la facile médiocrité, il y a eu au moins une école difficile, âpre, mais qui a produit des générations d'hommes qui vivaient pour autre chose que l'argent, et qui n'ont jamais rien regretté. Ces hommes étaient des cheminots et cette autre chose, c'est le chemin de fer.



1 - Présentation

M. X... est un fervent modéliste. Il n'ignore rien de la construction du matériel, et « l'électricité au service du modélisme » n'a plus de secrets pour lui.

M. X... a également le souci du réseau fidèle et complet et, soit par nostalgie d'un glorieux passé, soit pour rendre son réseau plus vivant, plus vrai, il a voulu reproduire, avec le maximum de réalisme, un dépôt vapeur.

Seulement, il s'est aperçu que bien des détails de la locomotive à vapeur lui échappaient et qu'il connaissait bien peu de choses sur sa « maison » le dépôt.

Aussi — il y a déjà quelques années — il a visité un grand dépôt de locomotives, après avoir pris rendez-vous avec son administrateur et responsable, le chef du dépôt, et s'est documenté au maximum sur la question.

Ami lecteur, voici son reportage.

2 - Description des installations d'un dépôt

(Voir plan page 355)

Lorsque, il y a déjà d'assez nombreuses années, je pénétrai pour la première fois dans le grand dépôt SNCF de ma localité, je savais, certes, que j'y trouverai deux rotondes, un atelier, des bureaux, des installations permettant d'approvisionner les locomotives en combustibles et en eau, des grues, des voies...

Mais j'étais loin d'imaginer toute la complexité de l'ensemble que j'allais découvrir, tout ce monde âpre, sale peut-être, mais fascinant des « gueules noires », cette véritable ruche vivante d'hommes unis par le souci du travail difficile, mais bien fait, et par l'amour — car c'en est un — de la vapeur.

J'étais loin de penser que cette visite, dont il m'avait fallu solliciter l'autorisation, laisserait sur moi son empreinte indélébile faite de fumée, d'odeurs, de cette ambiance si particulière, peut-être difficilement explicable pour le non-initié, mais qui a marqué à jamais mon intérêt pour le chemin de fer, de cette passion de la locomotive à vapeur — car auparavant je m'en souciais assez peu — qui me colle toujours à la peau, comme le souvenir impérissable que l'on garde des belles choses difficiles.

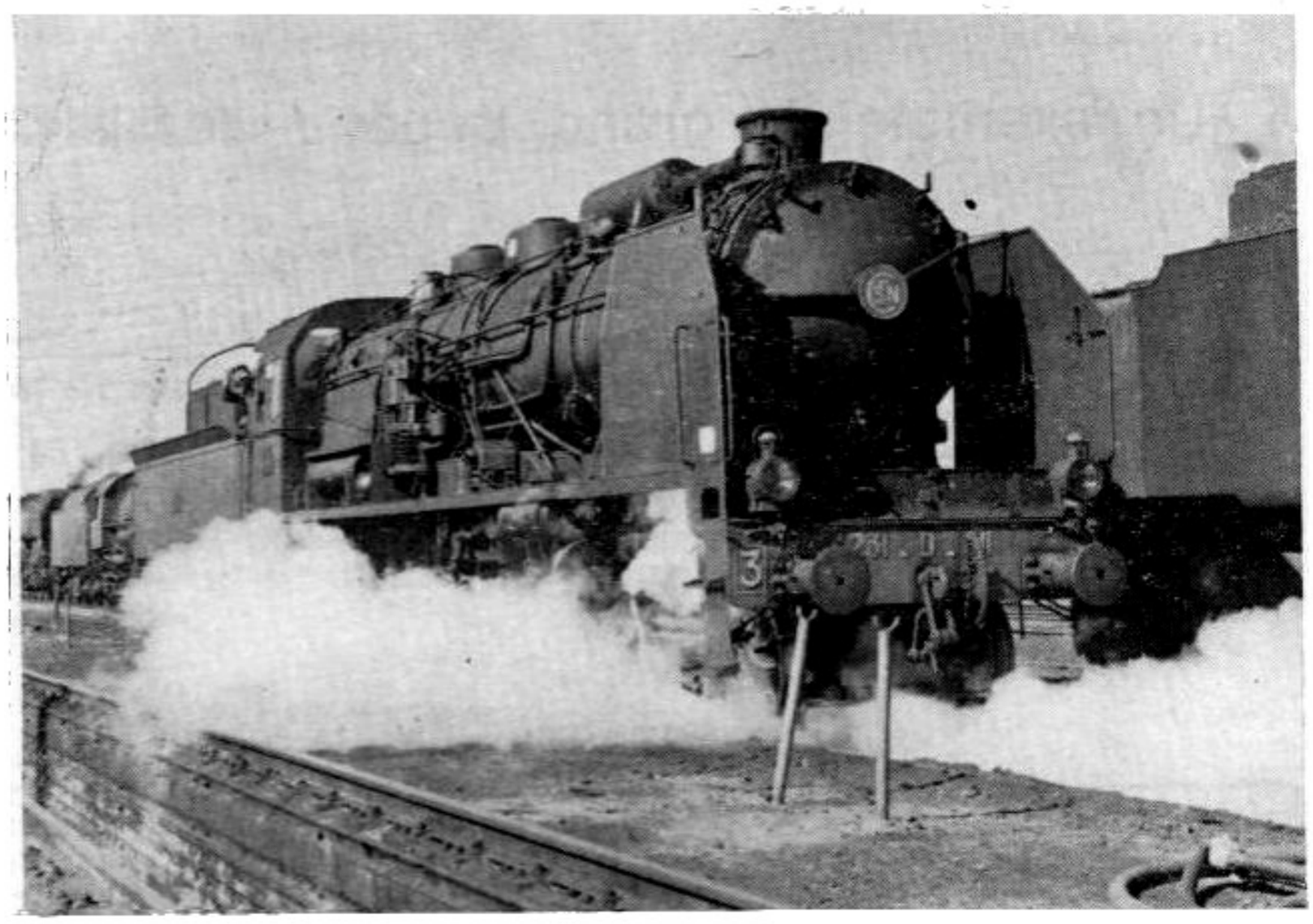
Aujourd'hui, la traction moderne a relégué la vapeur au musée : mon dépôt est mort ; mais ceux qui, comme moi, ont eu la chance de le connaître au temps de sa splendeur, ne peuvent l'oublier.

En parcourant dernièrement ses installations silencieuses, déjà envahies par les herbes, tristes comme tout ce qui fut grand, je n'ai pu m'empêcher de me retrouver quelques années en arrière, et le souvenir de ma journée « d'initiation » m'est revenu, comme si c'était hier.

Amis du chemin de fer, si vous ne craignez pas de vous laisser gagner par un intérêt nouveau — sinon une passion dévorante — venez avec moi ! je vous entraîne, quelques années en arrière, à la découverte de mon dépôt.

L'entrée normale se trouve près des bureaux, mais comme ce jour-là je suis en avance sur l'heure qui m'a été fixée par le chef de dépôt, je décide, muni de mon autorisation, de prendre le chemin des écoliers, afin de faire ample provision de photos, et je pénètre donc dans le « sanctuaire » par le poste de l'aiguilleur, de façon à suivre l'évolution normale des locomotives.

Le poste de l'aiguilleur est un tout petit bâtiment, presqu'une cabane, n'ayant rien de commun avec son homologue de l'exploitation ; on n'y trouve pas de commandes d'aiguilles, seulement 1 ou 2 leviers de signaux, un téléphone et un haut-parleur.



Cliché Le Guay

"...à peine visible dans un nuage de vapeur qui s'échappe d'elle..."

Son rôle consiste essentiellement à appeler les machines à la sortie, à la minute précise fixée par les horaires et à signaler, par téléphone, les machines qui rentrent.

En arrière du poste, une locomotive est immobile, à peine visible, dans un nuage de vapeur qui s'échappe d'elle, dans un vacarme assourdissant ; cela dure une minute, puis cesse aussi soudainement que c'était arrivé, et la machine démarre lentement, découvrant une petite fosse recouverte d'une grille, ruisselante d'eau. Devant mon étonnement, l'aiguilleur m'informe que le mécanicien vient de procéder à l'extraction réglementaire à la rentrée, pour purger la chaudière de ses boues : c'est le TIA.

Un agent SNCF venu voir l'aiguilleur s'inquiète de ma présence et, fort aimablement, me propose de me guider. J'accepte volontiers et ensemble nous abordons les grosses installations.

La machine vue précédemment, la 231 K 36, une ex-PLM, s'engage maintenant, en silence, sous un immense édifice en béton armé, une sorte d'énome cube monté sur pilotis, à la partie inférieure duquel on voit un certain nombre de goulottes en acier, situées dans l'axe des deux voies qu'il couvre. La K 36 s'arrête, le tender juste sous la goulotte près de laquelle on lit « criblé spécial ». Le mécanicien remplit un bon qu'il place dans un petit monte-charge avoisinant, tandis que je l'entends dire à un interlocuteur invisible, logé dans les entrailles de l'édifice :

« Mets-en bien 5 000, je fais demain le 101. »

Et, avec une précision étonnante, dans un nuage de poussière et un bruit d'enfer, le charbon coule et remplit la soute du tender.

Car — dois-je le dire — nous sommes au silo-portique de distribution de combustible ; c'est le « monument » le plus élevé du dépôt, on l'aperçoit de très loin, et sa forme particulière, un peu en cabine de locomotive, fait qu'il est bien connu, au moins de réputation, de ceux qui s'intéressent au chemin de fer.

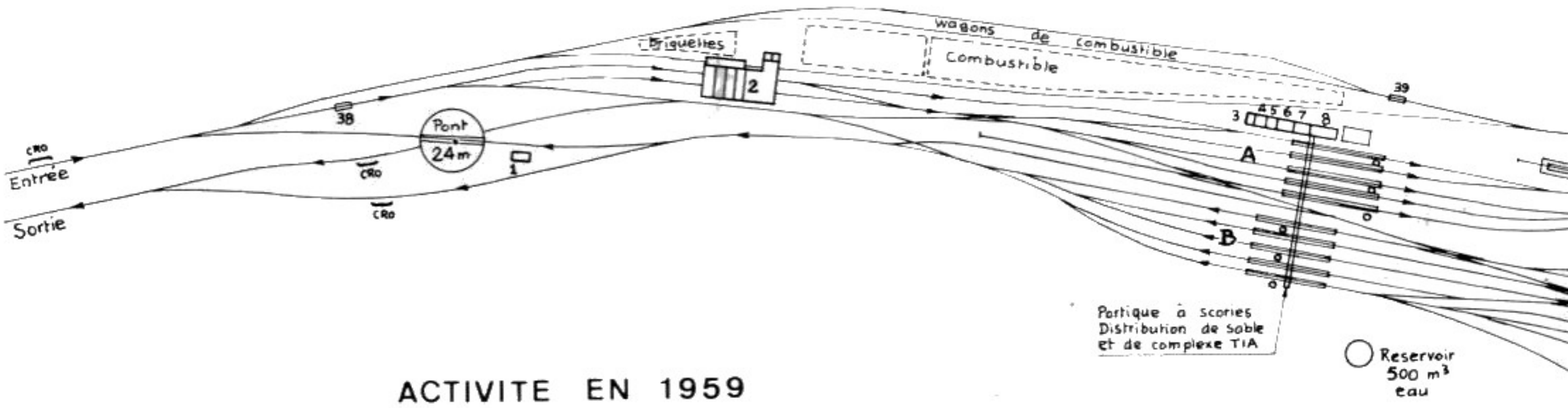
Du côté opposé aux deux voies de chargement, une voie parallèle est occupée par une rame de wagons remplis de charbon. Puisant dans ces derniers, une benne, suspendue à un pont roulant transversal, se déplaçant tout en haut du silo-portique, s'emploie inlassablement à remplir les trémies de ce dernier.

Le silo se prolonge par un chantier à combustibles — sans doute une réserve — constitué de cases en vieilles traverses (on m'explique que les murs en béton ne résistent pas aux chocs des bennes) et dans lesquelles une grue à vapeur, sur rails, stocke le charbon.

Il convient de mentionner également l'approvisionnement en briquettes (qui pèsent bien huit kilogrammes pièce !) qui se fait d'une plate-forme adjacente au silo-portique, par wagonnets chargés au sol et hissés par monte-charge.

Et voilà notre 231 K 36 qui s'en va. Oh ! pas très loin, elle fait environ 50 mètres et s'arrête sur une grande fosse comportant deux marchettes longitudinales, relativement propre, en tout cas exempte de « scories ». Alors que le chauffeur, resté dans la cabine, s'occupe du feu à l'aide de grands ringards, le mécanicien, armé d'un marteau, d'une clé et de son éternel chiffon, sonde, partout : à

Un exemple de grand Dépôt : **NANCY HEILLECOURT**



ACTIVITE EN 1959

Personnel

3 chefs de dépôt . 6 sous chefs de dépôt 1 chef d'atelier . 4 contremaitres 1 contrôleur de traction . 3 chefs mécaniciens		718 agents
Services administratifs	49	
Personnel de conduite	242	
Personnel d'entretien	296	
Personnel manœuvre (Sce intérieur)	113	

Engins moteurs

231 - G et K (ex PLM) : 31 141 - P : 34 . 230 - K : 20 230 - B , 040 - D : 14 141 - TB : 11		110 locomotives

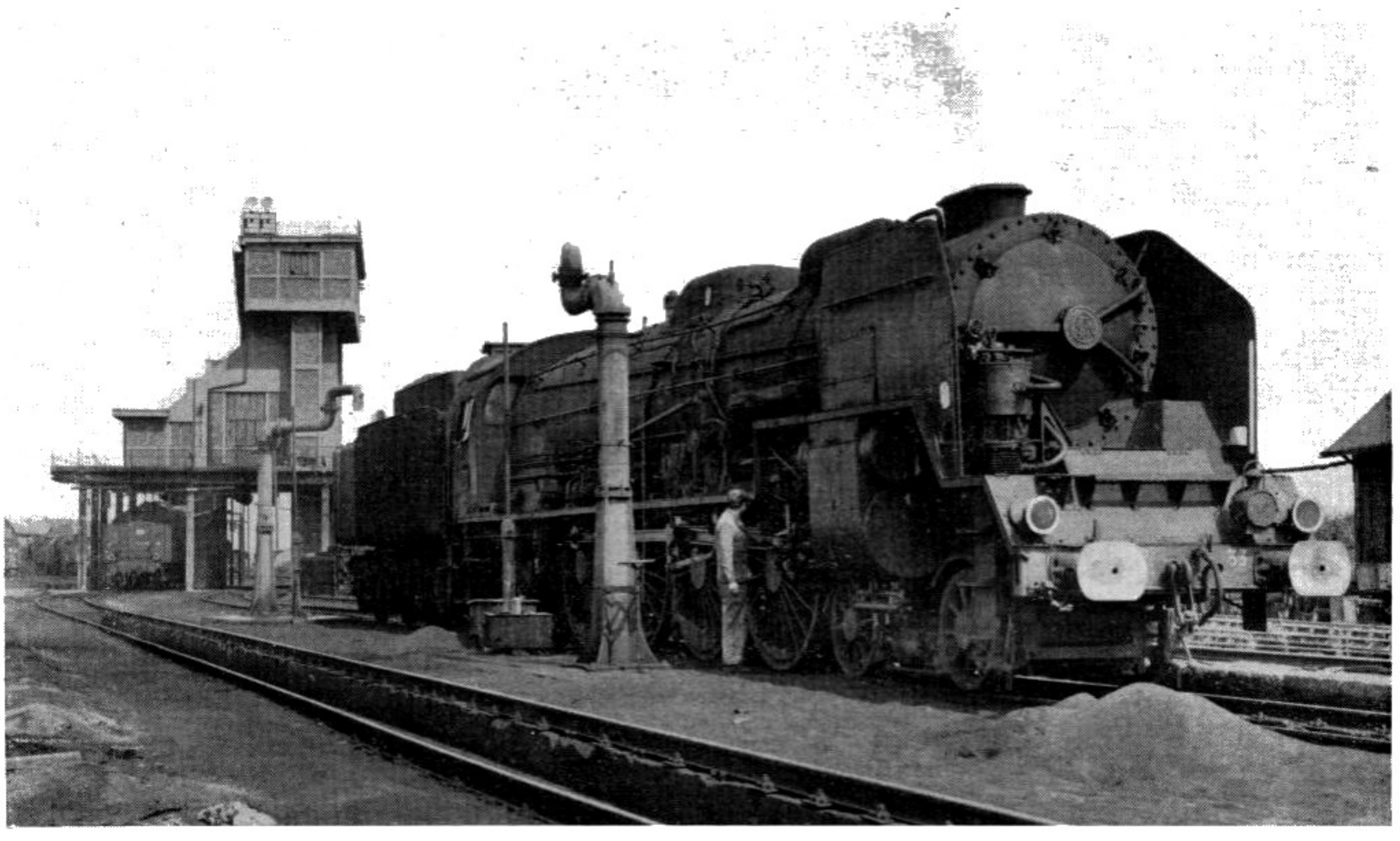
Parcours moyens mensuels : 350 000 km (hiver) à 500 000 Km (été)
Par jour : 90 à 120 rentrées de machines. 180 à 300 T. de charbon.

Atelier Par an : 14 levages de 231 G et K - 32 R.T

Dépôt principal de première classe

Mise en service : 1950

Superficie : 19 ha.

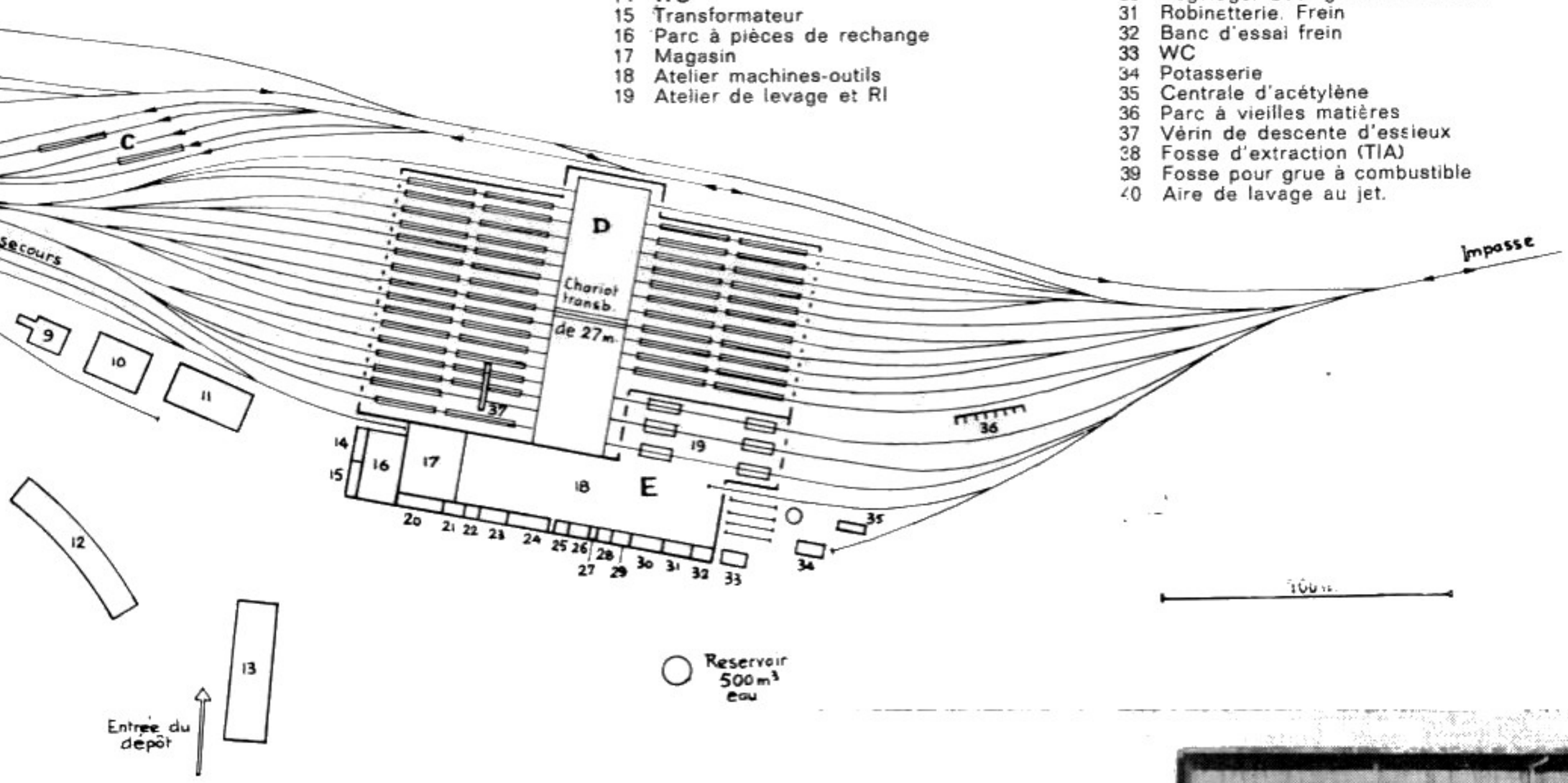


"...un immense édifice en béton armé, une sorte d'énorme cube monté sur pilotis..." Cliché Le Guay

Pages 349 à 352 :
Catalogue général des modèles réduits ferroviaires français HO.

A Grill d'entrée
B Grill de sortie
C Grill de classement
D Remise
E Atelier

1 Poste d'aiguillage
2 Silo portique à charbon
3 WC
4 Outillage machines
5 Laboratoire TIA
6 Préparation TIA
7 Magasin TIA
8 Sablerie
9 Huilerie
10 Chaufferie générale
11 Bureaux
12 Foyer des agents de conduite
13 Lavabos vestiaires
14 WC
15 Transformateur
16 Parc à pièces de rechange
17 Magasin
18 Atelier machines-outils
19 Atelier de levage et RI
20 Charrons
21 Indicateurs de vitesse
22 Compresseurs
23 Electriciens
24 Outillage
25 BOT Entretien courant
26 Récupération
27 Lainerie (graissage)
28 BOT Levage
29 Chef d'atelier
30 Régulage. Sablage. Cémentation
31 Robinetterie. Frein
32 Banc d'essai frein
33 WC
34 Potasserie
35 Centrale d'acétylène
36 Parc à vieilles matières
37 Vérin de descente d'essieux
38 Fosse d'extraction (TIA)
39 Fosse pour grue à combustible
40 Aire de lavage au jet.



l'extérieur et l'intérieur, en bas, en haut, tout ce qui est boulonné, toutes les bielles, la suspension... D'un geste rapide et précis avec le dos de sa main, il apprécie la température de toutes les articulations, et il y en a !... s'attardant sur tel coussinet de bielle, telle boîte de roue et allant même, à l'aide de sa clé, jusqu'à en vérifier le débit d'huile.

De toute évidence, les agents de conduite passent la visite complète de leur locomotive. Leur travail terminé, ils prennent leurs effets personnels et s'en vont.

Nous sommes maintenant dans une zone fort animée du dépôt : 7 voies parallèles comportent toutes, sauf les deux premières, des fosses alignées et pleines d'eau et dans lesquelles nagent des mâchefers.

Un pont roulant, en treillis métallique, parallèle aux voies, et de même longueur que les fosses, circule sur deux chemins de roulement en béton armé, perpendiculaires aux voies et surélevés pour permettre le libre passage des locomotives en dessous. Sur le pont roulant, une grue à benne preneuse, avec une cabine métallique, peut se déplacer, balayant ainsi toutes les fosses. C'est le portique à scories, m'explique mon accompagnateur, qui permet le nettoyage permanent des fosses à piquer.

Du côté du chantier à combustibles, et lui faisant suite, un bâtiment en

Une fosse à piquer

Cliché Loco-Revue

béton est accolé au portique, abritant divers services du dépôt : service intérieur, TIA, sablerie.

Sur les voies, des grues hydrauliques, des râteliers contenant des ringards, des crocs, de toutes longueurs.

Et des cheminots qui s'affairent...

Voici justement la 231 K 36 qui arrive, conduite par un agent du dépôt, sur une des deux premières voies en partant du chantier à combustibles. Un ouvrier descend dans la fosse et, à l'aide d'une râclette, vide le cendrier de ses mâchefers encore fumants, tandis qu'un autre ouvrier vide la boîte à fumée du fraisil qu'elle contient.

Sur les 5 autres voies, dont les fosses sont pleines d'eau, des ouvriers nettoient les feux des machines qui vont sortir, c'est-à-dire qu'avec des ringards, des pelles, des crocs, ils font tomber dans les cendriers, puis dans les fosses, les cendres et les mâchefers qui encrassent les grilles des foyers des locomotives.

On chante souvent les mécaniciens et les chauffeurs. Je ne puis m'empêcher de leur comparer ces obscurs cheminots qui, par tous les temps, exécutent des tâches difficiles et sales, indispensables au bon fonctionnement des locomotives...

Pendant ce temps, le pont roulant, avec sa benne percée de trous pour l'écoulement de l'eau, extrait les mâchefers des fosses, pour en remplir des wagons tombereaux situés sur une voie adjacente.

Mais ce n'est pas tout ! Voici, par exemple, la 141 P 212 qui vient d'être décrassée ; l'équipe de conduite en a déjà pris possession et, avant de diriger sa machine vers les fosses en préparation, un peu en aval, le mécanicien l'arrête sous un des deux chemins de roulement en béton du portique, le long duquel courent des fais-

"Et des cheminots s'affairent..." Cliché Loco-Revue

ceaux de tuyaux. Il monte sur la chaudière, ouvre le dôme à sable et, détachant un tube articulé du portique, complète l'approvisionnement en sable de sa locomotive.

J'apprends que je suis au « grill » (de rentrée ou de sortie), qu'on y « décrasse » les locomotives, qu'on y « bascule » les feux, et qu'on vide les « fosses noyées » à l'aide du fameux « portique à scories ».

Nous quittons ce centre actif et vital pour aborder un secteur plus calme, simple lieu de passage entre le grill et les rotondes que j'aperçois au loin.

Nous longeons un nouveau bâtiment, toujours en béton, à toit plat, qui ne présente extérieurement aucune caractéristique particulière, mais sur lequel, néanmoins, des pancartes indiquent :

Huilerie.
Lampisterie.

Sur ma droite, de l'autre côté des voies, un bâtiment, de construction indentique, mais plus élevé, est accolé à une haute cheminée en maçonnerie. Deux wagons trémies à combustibles

"Sur les voies, des grues hydrauliques..." Cliché Le Guay

stationnent sur une voie contigue et déversent leur chargement dans un silo aménagé en sous-sol. A n'en pas douter, il s'agit d'une chaufferie centrale fournissant la vapeur et l'eau chaude nécessaires aux installations du dépôt. Cette eau sert au nettoyage.

Un peu plus loin, toujours du même côté, je reconnais l'immense bâtiment, bureaux-vestiaires, où je vais me rendre tout à l'heure.

A ma gauche, des employés procèdent au lavage d'une locomotive froide — car les locomotives reçoivent aussi des soins de beauté ! — Des ouvriers à l'aspect lunaire, dans leurs combinaisons en caoutchouc, effectuent, à l'aide de jets d'eau puissants, la toilette de la machine qui stationne sur une aire bétonnée spéciale.

Et voici enfin la grosse installation du dépôt : l'ensemble des 2 rotondes, curieusement tangentes, avec l'atelier d'entretien accolé. Pour la plupart des profanes — mes frères jusqu'à ce jour ! — le dépôt, c'est presqu'uniquement la rotonde ; cette opinion m'apparaît maintenant comme une erreur profonde, car si vous voulez me permettre une comparaison : réduire le dépôt à la rotonde, c'est réduire la maison d'habitation à la chambre à coucher !

Les deux rotondes de « mon » dépôt sont toutes deux desservies par des ponts tournants de 24 mètres. Elles couvrent chacune les 3/4 de l'éventail des voies desservies par les ponts. Ce sont des rotondes modernes, en béton armé, avec de grandes baies vitrées extérieures qui laissent pénétrer une clarté que certaines photos prises dans d'anciennes rotondes ne laissent pas soupçonner.

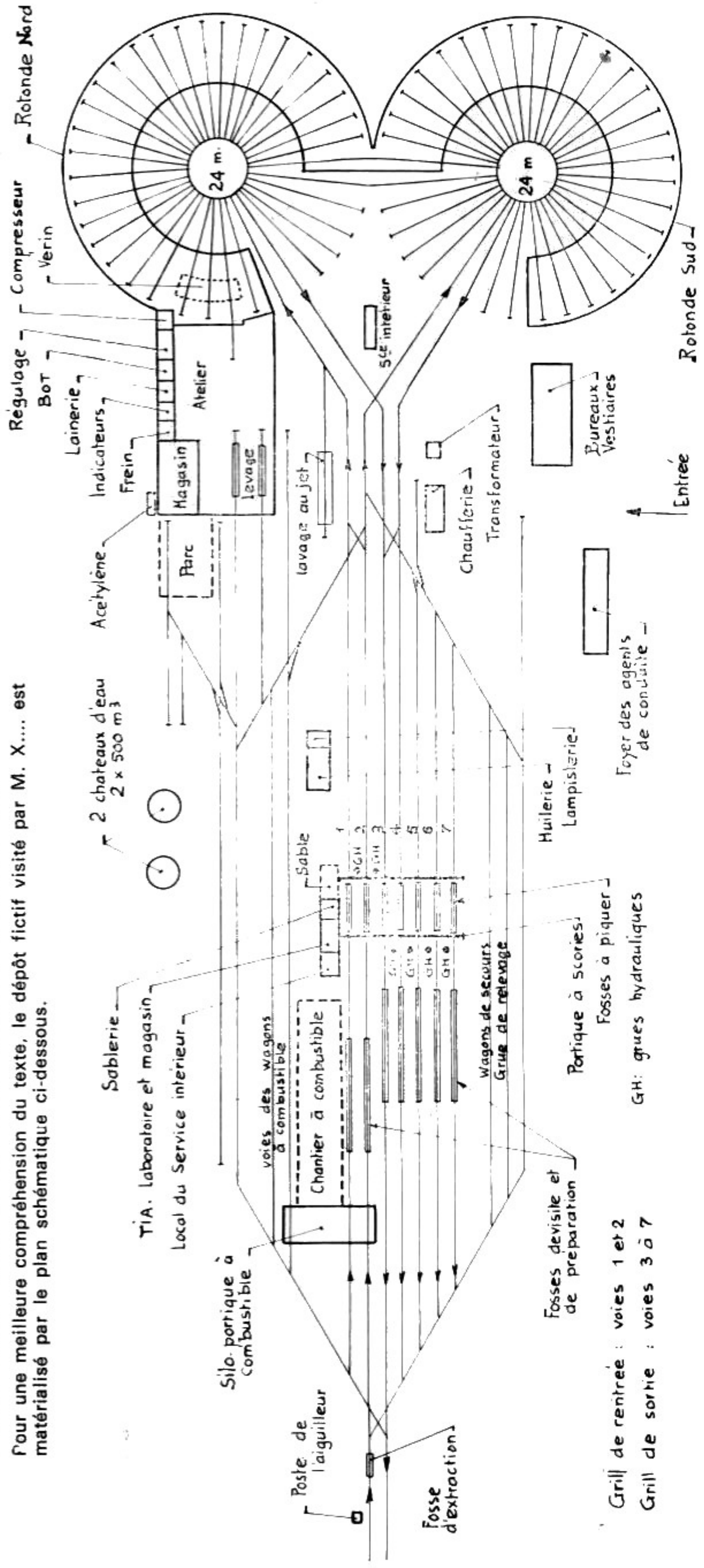
Faisons rapidement le tour.

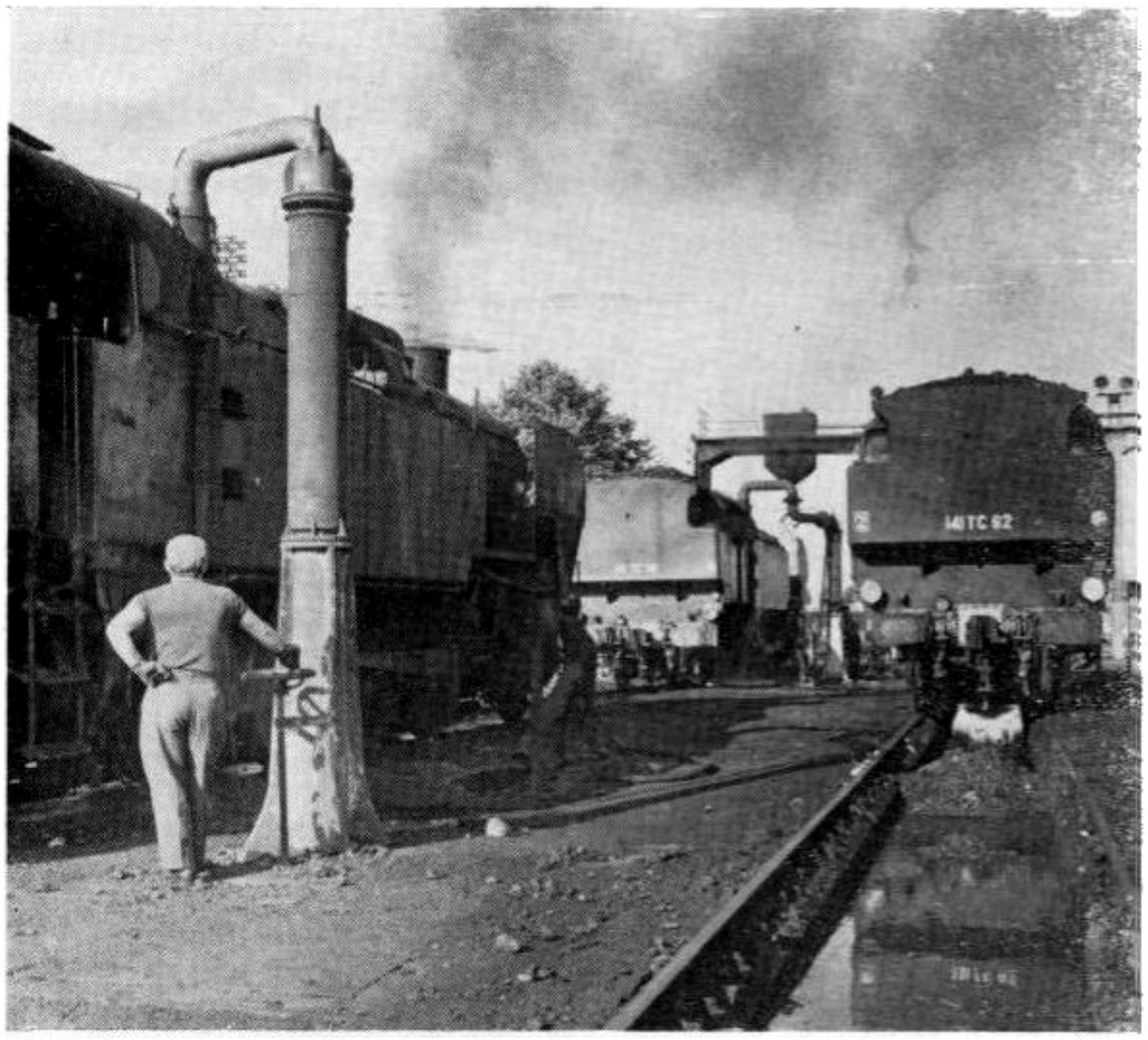
D'abord la rotonde côté bureaux, située au sud. Elle ne semble pas très animée, quoique la plupart des voies soient occupées par des locomotives ; certaines sont froides, d'autres fument tranquillement, représentant un échantillonnage varié de séries et de dépôts. On y voit des 231 G et K, des 141 P, des 141 R et d'autres machines du dépôt ; mais également des 241 A de Paris, des 230 et même deux 150 X d'un dépôt du Bassin. Un seul cheminot passe de temps en temps sur les machines allumées pour jeter quelques pelletées de charbon dans le foyer et « faire de l'eau ».

Ici, un ouvrier hisse, dans la cabine d'une machine froide, deux ou trois fagots de bois — du petit bois, presque des brindilles, d'environ un mètre de long — puis des chiffons gras et... lui-même. Je le vois allumer ses chiffons, les jeter dans le foyer et introduire aussitôt après, le bois des fagots ; une fumée âcre et inhabituelle se dégage de la cheminée, pendant que notre homme casse des briquettes

Plan schématique du dépôt visité par M. X...

Pour une meilleure compréhension du texte, le dépôt fictif visité par M. X.... est matérialisé par le plan schématique ci-dessous.





Cliché Loco-Revue

et les lance dans le foyer : une machine froide vient d'être allumée.

La deuxième rotonde, côté nord, paraît beaucoup plus animée que la première. Certaines machines, froides ou en pression, sont munies dans le porte-signal d'un damier rouge et blanc en tôle, avec un numéro, et je constate que des ouvriers s'affairent sur ces locomotives : à celle-ci il manque une bielle, celle-là a son compresseur d'air démonté... Voici une 140 C dont une équipe d'ouvriers lavent l'intérieur de la chaudière à l'aide de grosses lances qu'ils introduisent par une multitude d'orifices que l'on ne soupçonne même pas.

Ici une machine à laquelle il manque un essieu, est curieusement à cheval sur une fosse transversale, qui relie trois voies successives. Cette fosse est très large, très profonde et, tout au fond, on aperçoit un chariot se déplaçant sur une voie, il est muni d'un énorme vérin. Il me semble d'ailleurs reconnaître, sur la troisième voie qui pénètre dans l'atelier, — car nous sommes maintenant dans la partie de la rotonde voisine de l'atelier — l'essieu de notre locomotive infirme.

Suivons la voie, voici l'atelier.

Deux locomotives, sans roues, sans cabines, sans tuyaux, sans pare-fumées, sont posées sur des tréteaux, à cheval sur des fosses. Des ouvriers s'affairent un peu partout, dans un chantier qui semble inextricable. Une grande pancarte, près d'un pupitre voisin de chaque machine, mentionne « Equipe de levage N° .. » suivi du numéro de la locomotive.

Que dire de cette usine bourdonnante ! de cette forêt de tours, depuis le petit tour révolver qui exécute des pièces légères de robinetterie, jusqu'à l'important tour à roues ! de ces machines-outils si diverses, du vacarme assourdissant fait par les chaudronniers occupés à réparer un ciel de foyer, de tous ces cheminots anonymes pour qui le chemin de fer est un atelier ? Pour le profane, il semble qu'un travail gigantesque s'accomplisse ici journellement. Aussi est-ce plein d'admiration devant les possibilités de cet atelier que je poursuis ma visite.

Tout au fond, accolés au mur, côté nord, un certain nombre de petits locaux fermés sur les portes desquels on lit :

Régulage.
BOT.
Lainerie.
Indicateurs.
Freins W.

Autant de noms étranges, augmentant pour moi la complexité de cette section.

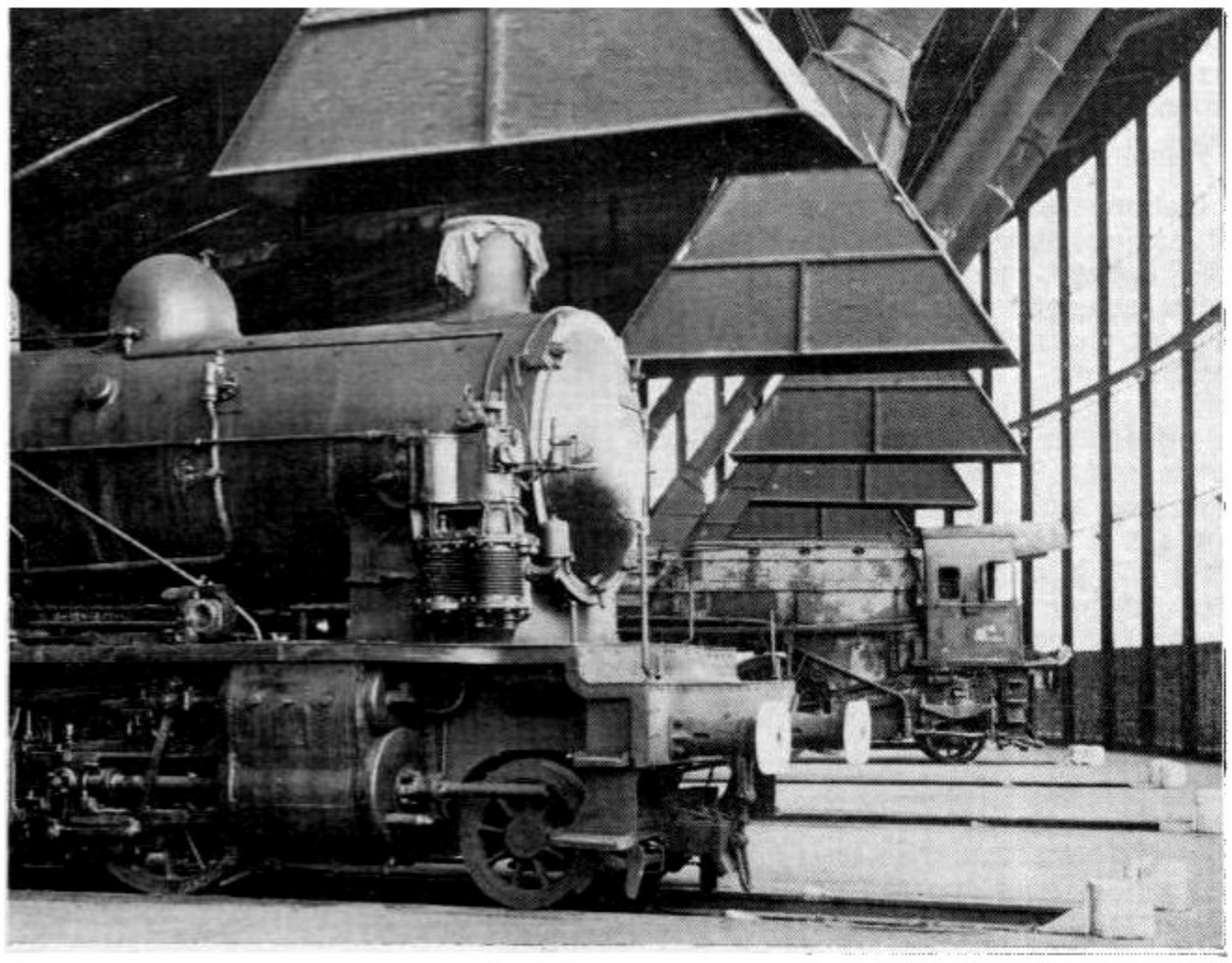
Puis, pour terminer, un vaste entrepôt de pièces de rechange et matériaux de toutes sortes, soigneusement rangés dans des cases étiquetées : le magasin, avec son annexe extérieure pour grosses pièces ou ensembles complets (essieux, compresseurs...) : le parc.

Voici, vu trop rapidement, tout ce qui constitue un dépôt de locomotives, tout au moins ce qu'a pu en rendre compte un profane.

Des commentaires ? des précisions ? bien entendu, c'est indispensable.

D'ailleurs, il est l'heure de mon rendez-vous avec le spécialiste qui dirige cet ensemble : le chef de dépôt.

(à suivre : description et utilisation d'un dépôt, interview d'un professionnel).



Cliché Loco-Revue

...avec de grandes baies vitrées qui laissent pénétrer une clarté que certaines photographies ne laissent pas soupçonner"